

本地船隻諮詢委員會
第 I 類別及第 IV 類別船隻聯合小組委員會
第二次會議記錄

日期：2012 年 11 月 29 日（星期四）

時間：上午十時十分

地點：中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室

出席者（排名不分先後）

陳卓生先生（主席）	海事處
王世發先生（主席）	海事處
郭德基先生	港九電船拖輪商會有限公司（電船拖輪商會）
溫子傑先生	港九電船拖輪商會有限公司（電船拖輪商會）
伍兆緣先生	港九小輪控股有限公司（港九小輪）
黃可任先生	港九小輪控股有限公司（港九小輪）
胡家信先生	華南拖船有限公司（華南拖船）
張國偉先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪）
李甫文先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪）
李建華先生	新世界第一渡輪服務有限公司（新渡輪）
	／香港海員工會
左宜安先生	香港油蔴地小輪有限公司（油蔴地小輪）
陳錦標先生	愉景灣交通服務有限公司（愉景灣交通）
程岸麗女士	海港運輸業總工會（海港運輸業）／小輪業職工會
范強先生	海港運輸業總工會（海港運輸業）
Mr. Keith MOWSER	香港帆船運動總會（香港帆船）
李展濤先生	香港滑水總會
Mr. Roger EASTHAM	香港遊艇會
張新明先生	白沙灣遊艇會
黃耀華先生	海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
馬志維先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
陳志明先生	香港船廠有限公司（香港船廠）
張志泉先生	港九漁民聯誼會（港九漁民）
姜紹輝先生	港九水上漁民福利促進會（水上漁民）
王伯健先生	運輸署
邱麗絲女士	康樂及文化事務署（康文署）
陳漢斌先生	海事處
孫志強先生	海事處
張錫桓先生	海事處

黎英強先生 海事處
侯鎮邦先生（秘書） 海事處

列席者

陳孟富先生 運輸及房屋局

因事缺席者

羅愕瑩先生 財利船廠有限公司（財利船廠）
黎海平先生 海港運輸業總工會（海港運輸業）
張溢良先生 西貢遊艇協會
李誠慶先生 西貢街渡商會
吳一鳴先生 黃金海岸遊艇會（黃金海岸）
張寶昌先生 香港水上電單車協會（水上電單車）
劉國霖醫生 遊艇營運
Mr. Alan REID 白沙灣遊艇會
郭志航先生 海上遊覽業聯會（海上遊覽業）
黃錦桂先生 愉景灣交通服務有限公司
張有光先生 發達行
李建邦先生 海事處
王永泉先生 海事處

I. 開會辭

陳卓生先生（海事處）與王世發先生（海事處）歡迎業界人士出席是次會議。

II. 通過上次會議紀錄

2. 王世發先生（海事處）及程岸麗女士（海港運輸業）對上次的會議紀錄提出修改。會議紀錄在修改後獲得通過，秘書會在稍後時間將修訂後的會議紀錄發放給所有與會者。

III. 討論事項

1. 海上交通管制及安全措施

3. 陳卓生先生（海事處）表示，經過 11 月 20 日與政府部門及 11 月 27 日與業界的兩個會議，各持分者已就大型活動海上交通管制及安全措施及完結疏散

時部分船隻超速的問題表達意見並進行討論。**陳先生**再次感謝業界的 support，並請**孫志強先生（海事處）**向與會者匯報早前會議時收集到的意見。

4. **孫志強先生（海事處）**報告，在早前的會議中，與會者表示目前就大型活動觀賞船隻安全採取的措施，除部份可以考慮優化外，大致是足夠的。**孫先生**向與會者展示一幅維多利亞港的示意圖，解釋優化後解封限制區的新安排。在新安排下，活動完結後依舊需要約三十分鐘的煙花冷卻時間才開始解封限制區。在解封時限制區西面封鎖線會以大約五節速度向東面移動，直至到達或接近東面封鎖線才視乎當時情況與該線一併解除；整個過程約二十分鐘，除東面等候解封時間比過往稍長外，新舊安排所需時間相約。新安排預料可以減少因兩條封鎖線同時解封而產生對頭船相遇的情況。海事處將於稍後通知各船公司有關安排，並會於大型活動前向業界詳細解釋。至於有關上次會議談及的船隻超速問題，海事處將繼續與水警討論，研究適合的對策。另一方面，海事處將會在大型活動期間加強檢查船隻，並即時向沒有執行所需安全措施之船隻發出指示，長遠亦會考慮立法規管。有關船員及乘客名單方面，海事處現正諮詢私隱專員有關收集個人資料的意見。新年倒數煙火匯演及農曆新年煙花匯演將至，海事處會透過不同渠道向公眾宣傳海上安全的信息。

5. **張國偉先生（新渡輪）**表示，人流管制安排需要顧及到在離島上的乘客，而現有的疏散安排對身處離島的乘客構成不便。

6. **陳卓生先生（海事處）**回應，理解業界對解封安排非常關心，但強調解封時不會只考慮冷卻時間，因為仍然要考慮登岸梯級的人流疏散及岸上人士疏散情況等各種因素，而過早解封亦可能構成危險，希望業界諒解並盡量配合。倘若需要延遲解封，一般情況下是因為有意外發生。有關人流疏散的問題將於大型活動前與運輸署的工作小組內探討。**陳先生**強調新的解封安排與舊有安排所需時間相約。而新安排選擇由西至東解封，是希望能盡早解封港外線碼頭範圍的水域，讓離島乘客能夠盡快疏散。**陳先生**指，處方希望將推出一系列措施以應付大型活動。短期措施方面，海事處希望業界能夠掌握載客船上的乘客資料及人數及小童全程穿上救生衣；中期措施方面，現正與律政司研究是否可以為特定船隻制訂加簽牌照的要求；長期措施方面，則要考慮立法規管海上安全措施。這些措施需要更多時間去探討，期望業界能夠配合並提供意見，海事處亦會在有進一步詳情時向與會者匯報。未來海事處亦會加強海上執法。

7. **Mr. Roger EASTHAM（香港遊艇會）**對限制區的新安排表示關注，擔心新安排將導致更多船隻使用銅鑼灣避風塘內的登岸設施。**Mr. EASTHAM**詢問海事處會否考慮在那處實施相應交通管理措施。

8. 孫志強先生（海事處）回應，在過往大型活動期間使用銅鑼灣避風塘登岸設施的船隻不多，預料新安排下不會令該處的交通劇增，但會留意該處的情況，有需要時會作出相應的調配。

9. 陳卓生先生（海事處）表示，新安排實施後，將會再評估成效。由於很多船隻都不會在東面等待限制區解封，而傾向選擇使用東部水域的登岸梯級，所以海事處將會加強監管，妥善調配資源。

10. 黃耀華先生（海上遊覽業）表示，由西至東逐步解封，是一個可行的做法。

11. 陳卓生先生（海事處）總結，感謝與會者提供的意見，並表示會與運輸署的交通協調小組繼續討論有關限制區的問題。

2. 檢討及加強本地考試綱要、證書及考試制度

12. 王世發先生（海事處）表示，與會者已經在上一個會議中同意有必要提升船長的專業水平，並提供持續進修的機會。與會者亦普遍同意要改善船長的航行態度、安全意識及危機處理。是次會議將會集中討論會議文件第 2/2012 號中提及的五個重點。

第一點：調整現行考試內容比重

13. 王先生詢問與會者對這一點的意見。溫子傑先生（電船拖輪商會）詢問，海事處正計劃在哪一級考試加入有關問題。

14. 王世發先生（海事處）回應，目前計劃在第二級及第三級牌照的考試都會加重有關內容。

15. 伍兆緣先生（港九小輪）表示，希望海事處能夠將課程安排、考生須知及課程大綱通知考生及業界培訓人員。

16. 王世發先生（海事處）回應，這些資料已列在本地合格證明書規則內並上載在海事處網頁。考試規則不會將考試問題的比重列出，但同意伍兆緣先生（港九小輪）提出的意見，當計劃落實時海事處會知會業界。

17. 姜紹輝先生（水上漁民）詢問，考試內容是否可以由業界因應本地行業狀況提供意見，以提升海上安全。

18. **王世發先生（海事處）**回應，現時課程內容相當豐富，而在設計課程時，亦有與海事訓練學院、業界及商會代表討論和編排課程內容。

19. 與會者沒有就此議項提出其他意見，**王先生**總結海事處會按此計劃開展工作，落實時會知會業界。

第二點：探討短期海事課程和在職證明項目

20. **王先生**首先簡述現時的情況，新入職的船員只需擁有一年相關工作經驗，無須接受相關訓練，即可報考第三級本地船隻船長牌照。可是，目前並沒有辦法確認這些船員實質擁有的是甚麼經驗。因此，海事處建議設立一個短期海事課程，供意欲報考第三級牌照的船員修讀。另外，海事處亦建議船公司為報考第三級牌照的船員在提供在職證明時，列出其工作經驗，例如相關的工作項目和工作時數等。

21. **張國偉先生（新渡輪）**表示，希望海事處能夠提供報考各級牌照人數及合格率的資料。**張先生**擔心提升考試門檻會令行業吸收新血更加困難，並建議為本地船隻船長牌照引入類似汽車的暫准駕駛執照制度。

22. **王世發先生（海事處）**回應，可以提供相關數據，至于海事行業新血補充的問題，並不是這個小組的討論範圍。**王先生**強調，建議的安排並沒有把考試門檻提高，因為船員需要一年工作經驗才可報考三級牌照的要求並沒有改變。至於短期海事課程方面，目前的構思是一個為期數天的海事課程，目標是改善船員的航行駕駛態度、安全意識及危機處理能力。至於課程師資方面，可以考慮由退休船長負責執教，並由海事處負責認可導師的資歷。

23. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，希望海事處提供有關每年投身海事行業人士的數據，亦對不少船員選擇離開海事行業表示擔心。**程女士**希望能夠盡快落實培訓安排，讓船員可以看到行業的前景。

24. **姜紹輝先生（水上漁民）**表示，可以考慮要求船員累積海上航行經驗，在累計足夠的時數後，再向船員發放正式的牌照。**姜先生**亦鼓勵研究是否可以容許船員使用持續進修基金去報讀海事課程。

25. **張國偉先生（新渡輪）**再次表示，可以考慮引入臨時牌照制度，待船員累計足夠的工作時數，再發放正式牌照。**張先生**擔心入行的年輕人未能累積滿一年的航海經驗。

26. **王世發先生（海事處）**回應，即使引入臨時牌照制度，船員仍需要一年工作經驗才可報考三級牌照。引入短期海事課程的目的，是希望提高船員的航行態度、安全意識及危機處理能力。

27. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，未能贊成臨時牌照制度，而早前發生的撞船事件並非由於船長經驗不足。**程女士**指出現時考試制度對船員已經是很大的挑戰，希望海事處不要只集中探討考牌制度，而是應該要掌握行業數據，從宏觀角度計劃行業發展。

28. **王世發先生（海事處）**重申，短期海事課程目的是提高船員的專業水平，課程沒有需要加入考試元素。而報考三級牌照所需的一年工作經驗，並不會因為課程的安排而有所增加或減少。

29. **李甫文先生（新渡輪）**表示，同意**程岸麗女士（海港運輸業）**的意見，早前發生的撞船事件並非由於船長經驗不足，並表示希望調查報告能夠為事件提供一個客觀的定案。

30. **伍兆緣先生（港九小輪）**指，關於早前的撞船事件，現時尚未有調查報告，故此不適宜將事件與訓練課程拉上關係，亦不適宜對事件作出任何判斷。

31. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，**王世發先生（海事處）**似乎對現行之有效的考牌制度不信任。由於現時的考官非常嚴格，考獲第三級牌照的人能夠妥善操控 15 米以下的船隻。

32. **王世發先生（海事處）**回應，在早前會議已經表明現時的討論是希望可以提升船長的水平，而不是等待調查報告的出現再作決定。就現時討論的考牌制度方面，並非提高門檻，考官亦沒有因為撞船事件發生後變得更加嚴厲。**王先生**表示，無意加重船員考第三級牌照的負擔，只是期望新的短期海事課程能夠加強船長的專業水平。據了解，現時部分船公司已有為船員提供改善課程及講座。

33. **姜紹輝先生（水上漁民）**質疑，由於早前的撞船事件，導致海事行業被矮化，亦導致更多規則的出現。**姜先生**希望可以收窄討論範圍，集中討論載客船隻及高速船隻的船長考牌及培訓問題，而不是漁船或貨船。

34. **王世發先生（海事處）**回應，此小組委員會的討論是第一類別及第四類別船隻，漁船不包括在內。**王先生**亦表示短期海事課程可在船員入行一年之內進行，不會加重船員負擔或加長時間。總結與會者的意見，海事處會為下一次會議準備新的會議文件，解釋建議的安排及受影響的船種。

35. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，現時海事課程已經包括安全意識方面的內容，期望未來的會議文件能夠清晰講述課程資料。

36. **伍兆緣先生（港九小輪）**指，希望與會者不要討論撞船事件，並希望會議記錄不要包含有關事件的討論，擔心這些討論會影響與會者對事件的看法。

37. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**向**陳孟富先生（運輸及房屋局）**提問，局方派官員參與會議，是否說明局方因撞船事件而給予海事處壓力。

38. **陳孟富先生（運輸及房屋局）**回應，局方希望參與會議，可以加強了解業界的意見，並表示因南丫島撞船事件，喚起公眾與輿論對海上安全的關注。**陳先生**表示，運輸及房屋局局長已承諾會就事件進行調查，尋找和分析是次事故造成嚴重傷亡的原因，並制訂措施以防止同類事件再次發生。**陳先生**期望，透過各方的討論和協作，令事件對海上安全帶來正面影響。

39. **郭德基先生（電船拖輪商會）**表示，過往局方並未派官員參與會議。另外，對比陸上的意外，海上發生意外的次數相對較少，為何因為這次撞船事件而產生很多問題與跟進工作。**郭先生**指，香港的海面一直很安全，第一類別船隻的安全程度更可以說是達到國際的水平，因此不希望因為單一事件，而令問題複雜化，令很多新的法例與規則出現。由於2007年修訂後的考牌制度要求已經很高，現時讓船員考牌亦對船東構成壓力，因此**郭先生**希望可以慢慢討論如何提升海上安全，而並非即時作出改變。

40. **王世發先生（海事處）**回應，撞船事件仍然在調查中。至於有關提升行業安全的工作，並不應由事故帶動。**王先生**再次強調，現行的考試方向並不會有重大改變。

41. **伍兆緣先生（港九小輪）**指，可以考慮為海員提供一個證書課程，而課程內應包含海上安全訓練。可是，**伍先生**認為仍然要解決自修、並非屬於船公司的船員的情況，他們未必能夠接受認可的培訓，因此需要為他們提供訓練的機會。

42. **王世發先生（海事處）**回應，**伍先生**的意見會在準備下次會議的會議文件中一併考慮。

第三點：探討船長持續進修的方向

43. **王世發先生（海事處）**首先作介紹，表示海事處建議操控載客船的船長在每一個五年期內都要參加數個為期一至兩天的進修課程。有關進修課程的文件，將於下次會議附上。

第四點：探討實際駕駛操作測試的要求

44. 王世發先生（海事處）建議應為操控載客船的船長和出租遊樂船的操作人進行實際駕駛操作測試（測試）。由於海事處人手未必能應付龐大的需要，測試可以考慮以使用模擬駕駛系統的形式進行。

45. 程岸麗女士（海港運輸業）表示，擔心模擬駕駛系統的測試會提高成本。以現在海事課程沒有持續進修基金的資助，海事課程已經相當昂貴。程女士指，現時船員已經要用上頗長時間方能取得第二級牌照，而且第二級牌照考試已經包含海圖測試，對船員來說非常吃力。在考試中若有其中一個部分不合格，考獲合格的部分更不被承認，船員需要重新參加考試。而由於考試包含多個部分，整個考試對船員並不容易。

46. 王世發先生（海事處）回應，測試將會安排在第一級牌照，而並非為第二級或第三級牌照的考試。有關程女士提及考試中因個別部分不合格而導致其它考獲合格部分不被承認的問題，海事處與業界可另作討論。

47. 程岸麗女士（海港運輸業）表示，這個測試會造成一個問題：到底船長應該是先通過測試再到船公司面試，還是先獲得船公司聘請再參加測試？另外，程女士詢問，由第二級牌照更換第一級牌照，是否需要參加測試？

48. 伍兆緣先生（港九小輪）回應，在這樣的情況，船公司將會待船長通過測試才會聘請。

49. 黎英強先生（海事處）回應，現時牌照不設測試，只有筆試及口試。因此處方希望安排投考第一級牌照的船長參加測試。

50. 程岸麗女士（海港運輸業）表示，對加入測試這個題目，要先收集工會成員的意見，現階段不能隨便表達意見。

51. 張國偉先生（新渡輪）表示，現時一般會按照船隻種類，給予新聘任船長四至六個月時間去適應工作，如果經過一段時間發現船長未能駕馭獲分派的船隻，就可能有需要解僱船長，以確保船公司聘請的員工能夠應付日常指派的工作。

52. 王世發先生（海事處）回應，明白業界並不會因為船長持有牌照，就讓船長駕駛船隻；而是視乎個別船長的情況，提供培訓，待船公司對船長的能力有信心，才會讓他們去駕駛船隻。

53. 伍兆緣先生（港九小輪）表示，一般會讓新聘請的員工實習，提供足夠的訓練機會。

54. 黃耀華先生（海上遊覽業）表示，一般業界會按照船長能力，分配合適的船隻種類，並確保船長對駕駛特定船隻非常熟悉。

55. 姜紹輝先生（水上漁民）指，討論內容已經顯示未來將對現行考試制度作出頗大改變，尤其是載客類型的牌照，即使是街渡船長亦要參加測試。

56. 王世發先生（海事處）回應，以上討論內容並不是為了要改變牌照的性質，現時每個級別牌照容許船長駕駛船隻的長度並不會因為以上討論而有所改變。

57. 程岸麗女士（海港運輸業）表示，擔心新考試的費用將會由船員負擔。

58. 張國偉先生（新渡輪）則對行業人手短缺問題表示擔心。

59. 王世發先生（海事處）回應，有關以上討論的重點，將會於下次會議文件中再作闡述供與會者討論。

第五點：探討快速船類型級別證書的要求

60. 王世發先生（海事處）表示，現時高速船是透過公式定義，至於快速船方面，則有需要審視定義。王先生建議將快速船定義以每小時航行 18 海哩或以上的船隻作起點供與會者討論。至於類型級別證書的問題，王先生以往返愉景灣 - 中環的船隻為例子，表示操控這些載客船隻的船長皆有類型級別證書，每兩年延續證書一次。

61. 伍兆緣先生（港九小輪）對快速船的定義有疑問，因為 18 海哩的定義將包含除天星小輪以外幾乎所有船隻。伍先生詢問快速船的定義是根據甚麼方式釐定。

62. 王世發先生（海事處）回應，國際間對快速船並沒有明確的公式以作定義。王先生表示，下一次的會議文件會再就此議題作討論。

3. 船長與船員工時、工作條件及輪值模式

63. 王世發先生（海事處）向與會者詢問，在上一次會議談及工時的問題，業界是否已經向員工或會員收集意見。

64. **張國偉先生（新渡輪）**回應，普遍員工贊成上班一天再休息一天的安排，因為倘若採用每更十二小時的制度，員工擔心不能得到充足休息，可能危害乘客安全。至於從僱主的角度來說，倘若採用每更十二小時的制度，會令編更過程更加困難，因為未必能確保員工得到足夠休息。**張先生**表示，現時每個船公司都只有一個泊位，其實非常不足；而且緊張的泊岸安排亦會令員工無法利用航班之間的時間到岸上休息。

65. **程岸麗女士（海港運輸業）**回應，有關問題並未與會員詳細討論，但在2009年至2010年有船公司曾提出採用每更十二小時的制度，當時船員則表示反對。**程女士**提出，希望採用上班一天再休息一天的安排時，給予員工休息時間，特別是在繁忙的日子或者公眾假期的情況。

66. **王世發先生（海事處）**表示，有參考台灣及新加坡的情況。新加坡的船員根據僱傭條例，每天工作不超過12小時，而不長于每六小時僱員應有不少於45分鐘的休息時間。至於香港的情況，現時需考慮船員的休息與午飯時間長度。**王先生**希望與會者能夠於會議上就此問題表達意見。

67. **程岸麗女士（海港運輸業）**回應，早前已經將有關意見交予海事處處長，而公眾亦對船員的工作時間會否影響乘客安全表示關心。工會方面關注標準工時的討論及船員休息時間的長度，希望可以紓緩替換船隻時船員的工作壓力。

68. **溫子傑先生（電船拖輪商會）**表示，不能夠將巴士司機以及船長的情況相提並論，因為巴士司機需要長時間集中注意路面情況，而船長則未必需要時刻保持高度集中。

69. **伍兆緣先生（港九小輪）**表示，以上討論與標準工時的討論重疊，現階段不能得到結論。

70. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，船長與巴士司機的情況相似，同樣需要非常集中。

71. **張國偉先生（新渡輪）**表示，路面情況一般欠佳，部分駕駛人士駕駛態度欠佳，給予職業司機非常大的壓力；這情況與海上的情況不同，因為船長在部分海域面對較少的壓力。但是，公司一般能夠為巴士司機安排休息時間；至於船長方面，則要到抵達目的地才能休息。

72. **王伯健先生（運輸署）**表示，據其理解，本委員會討論的為海上安全及運作的事宜，他希望各與會者能從這個角度探討有關議題，避免令討論失去焦點。

73. **程岸麗女士（海港運輸業）**表示，船員工時問題與海上安全是相關的。**程女士**認為有必要確保船長和船員的工作條件合理。

74. **王世發先生（海事處）**表示，現時討論的事項並非是標準工時，而是海上安全與船員工作時間的安排，亦不適合將巴士司機與船員作比較。與會者應討論班次的安排，確保船員有足夠的休息和健康得到照顧，並訂立行業標準。行業現時一旦需要加班，有可能無視船隻航班時間表。因此，討論目的亦是為探討船公司如需要加班時，仍然能以既定的航班時間表為基準。

75. **伍兆緣先生（港九小輪）**表示，傳媒對行業情況有誤解，因為加班並不代表船公司會要求每艘船靠岸後立刻接載乘客；事實上，加班是代表船公司需要另外找船隻及船員負責加開的班次。

76. **王伯健先生（運輸署）**表示，現時運輸署就每條持牌渡輪航線發出的服務詳情表，均有列明行走有關航線的常規及後備船隻。持牌渡輪航線營辦商可在乘客量較高時，在不影響常規班次的情況下，調動後備船隻增加班次以滿足需求。

IV. 下次會議日期

77. 下次會議日期定於 2012 年 12 月 28 日（星期五），下午兩時半，於中環海港政府大樓 24 樓會議室 A 室內進行。

V. 散會時間

78. 會議於下午一時二十五分結束。